

一般国道1号 浜松バイパス(長鶴～中田島) における計画段階評価

1. 浜松バイパス(長鶴～中田島)の課題

①旅行速度が低く物流交通の速達性を阻害

- 浜松エリアは、製造関連企業を中心に多くの事業所が立地し、物流需要が高い。(図1、2)
- 浜松バイパスは、重要物流道路に指定されており、大型車混入率が約38%。(図3)
- 日中平均旅行速度が約28km/hと低く、物流交通の速達性を阻害。(図4)



図1 浜松エリアの事業所立地状況

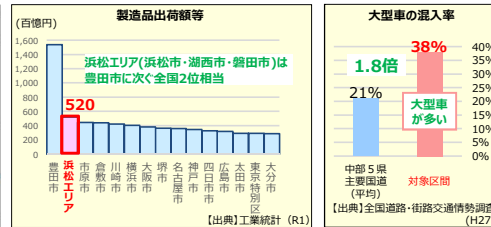


図2 浜松エリアの製造品出荷額等

図3 大型車混入率

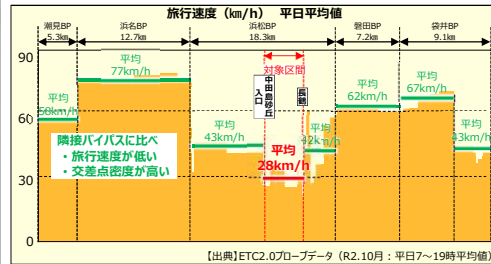


図4 国道1号各バイパスの旅行速度

②円滑な地域交通を阻害する交通渋滞

- 対象区間における平日朝ピーク時の所要時間は日中の約1.5倍。(図5)
- 平日朝ピーク時には主要な交差点において渋滞が発生。(写真1)

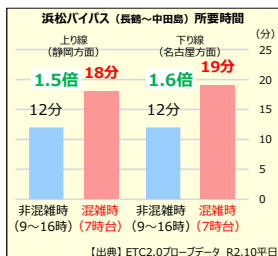


図5 所要時間の状況



写真1 浜松バイパスの渋滞状況

③政令市ワースト1の人身事故件数

- 浜松市における人身事故件数は、政令市において過去11年連続ワースト1位。(図6)
- 浜松バイパスの死傷事故件数は16.2件/km・年であり、近隣の国道1号バイパスと比べ事故が多発。(図7)

政令市	人身事故件数 (人口10万人あたり)
1位 浜松市	831件
2位 静岡市	629件
3位 北九州市	950件
4位 福岡市	486件
5位 名古屋市	409件

図6 政令市の人身事故件数

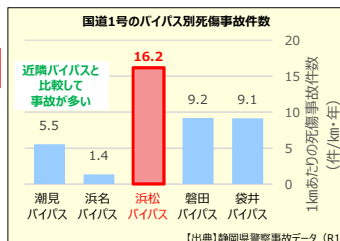


図7 国道1号の事故件数

2. 原因分析

①通過交通と地域交通の混在

- 浜松バイパスの利用形態は大型車(物流交通)は通過交通が約6割、小型車(地域交通)は内外・内内交通が約8割と多く、物流交通と地域交通の混在。(図8)

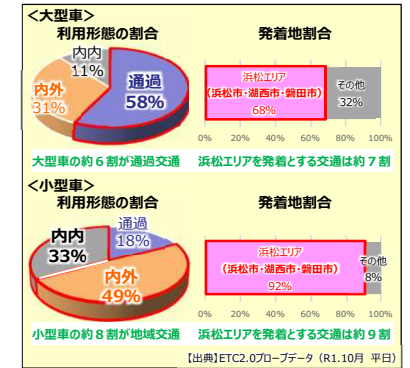


図8 浜松バイパスの利用形態

②信号の連担による速度低下

- 対象区間では、信号交差点の連担及び交通容量の不足により旅行速度が低下し、渋滞が発生。(図9)
- 交差道路においては、浜松市街地方面の出入交通の過多により渋滞が発生。

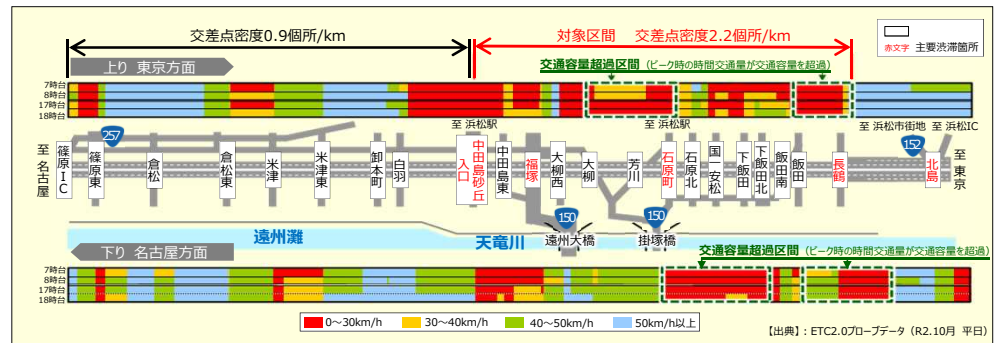


図9 浜松バイパスの旅行速度

③朝夕の混雑による追突事故の誘発

- 浜松バイパスの交通量が増加する朝夕のピークに交通渋滞による速度低下に起因すると考えられる追突事故が多発。(図10)

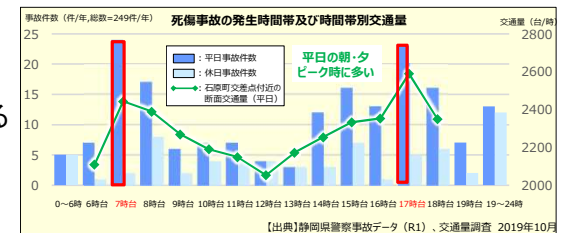


図10 浜松バイパスの事故発生時間帯・時間帯別交通量

3. 政策目標

- ①速達性向上による産業活性化支援
- ②渋滞緩和による地域交通の円滑化
- ③交通安全の確保

一般国道1号 ^{はままつ} 浜松バイパス(長鶴^{ながつる}～中田島^{なかたじま}) における計画段階評価

4. 対策案の検討

比較案		【案①】全線立体化	【案②】立体化+平面6車線化	【案③】平面6車線化	
構造概要 (延長 約6.4km)		全線立体化による通過交通と地域交通の分離により平面部の交通量減少を図る案		全線平面6車線化により、1回の青信号で通過できる交通を増加させ、交通の円滑化を図る案	
政策目標	速達性向上による産業活性化支援	◎ 信号交差点を全て回避でき、旅行速度が大幅に向上	○ 信号が特に多い区間を回避でき、旅行速度が向上	△ 信号交差点を回避できず、旅行速度向上は限定的	
	渋滞緩和による地域交通の円滑化	◎ 平面部交通量の減少により、渋滞の緩和が期待できる	◎ 立体化区間の平面部交通量の減少、平面6車線化による交通容量の増加により、渋滞の緩和が期待できる	△ 交通容量は増加するが、信号交差点の連担が解消されないため、渋滞の緩和が十分に期待できない	
		◎ 浜松バイパス平面部の交通量減少に伴い、交差道路の信号青時間の増加が期待でき、渋滞の緩和が期待できる	◎ 浜松バイパス平面部(立体化区間)および交差道路(平面6車線区間)の交通量減少により、渋滞の緩和が期待できる	△ 浜松バイパス平面部の交通量が減少しないため、渋滞の緩和が十分に期待できない	
交通安全の確保	◎ 渋滞緩和により、交通事故の減少が期待できる	◎ 渋滞緩和により、交通事故の減少が期待できる	△ 渋滞がやや緩和し、交通事故の減少がある程度期待できる		
配慮すべきポイント	生活環境への配慮	騒音	◎ 平面部(全線)の交通量減少により、騒音の低減が最も期待できる	○ 平面部(立体化区間)の交通量減少により、騒音の低減が期待できる	△ 平面部の交通量が増加するため、騒音の低減が十分に期待できない
		日照阻害	△ 日照阻害による影響が大きい	○ 日照阻害による影響が小さい	◎ 日照阻害による影響がない
		用地買収	△ 用地買収範囲が大きい(インターチェンジ部、立体・平面の合流部)	○ 用地買収範囲が小さい(立体・平面の合流部、新幹線交差部)	◎ 用地買収範囲が僅か(新幹線交差部)
	工事中的影響	△ 通行車両への影響が最も大きい	○ 通行車両への影響が小さい	◎ 通行車両への影響が最も小さい	
	整備効果の発現	△ 効果発現までの期間が長い	○ 効果発現までの期間が短い	◎ 効果発現までの期間が最も短い	
	経済性	△ 約1,000億円～1,200億円	○ 約550億円～650億円	◎ 約300億円～400億円	

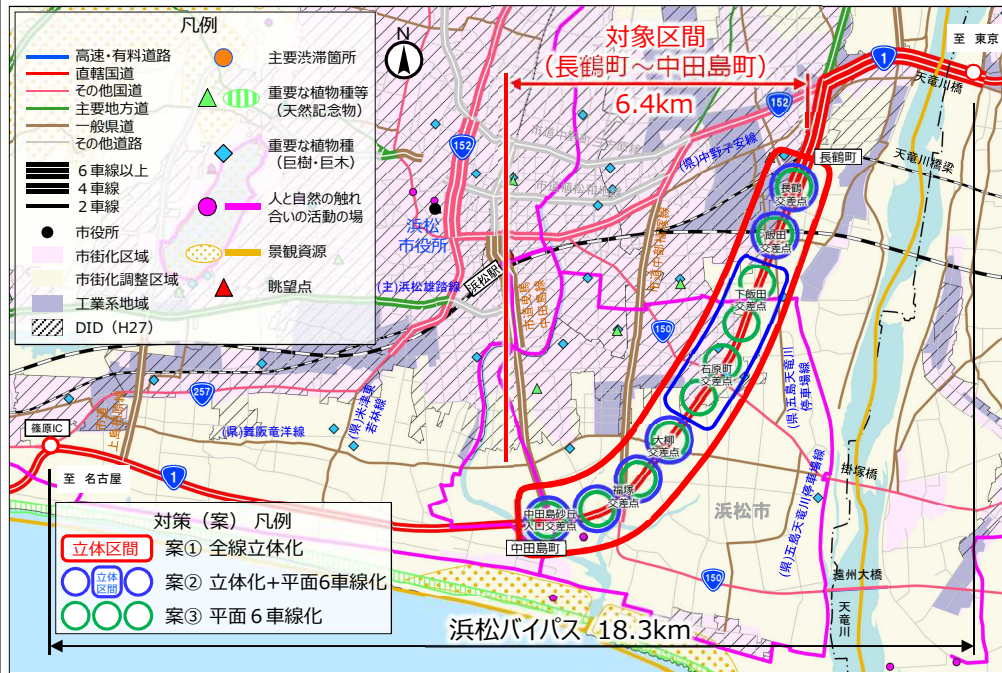
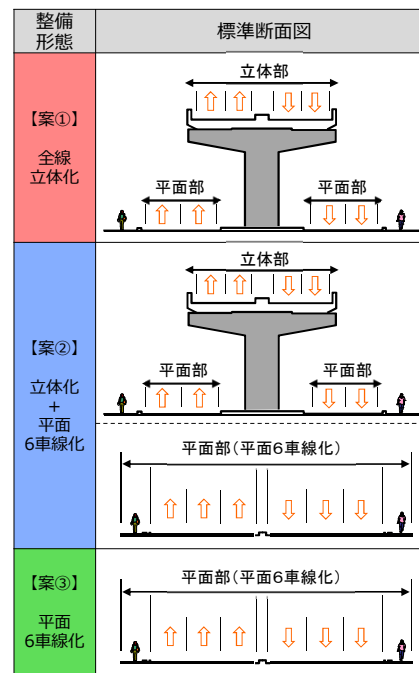


図11 当該地域における対策案の検討



対応方針：【案②】による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道1号 浜松バイパス(長鶴～中田島)
- ・区間：浜松市東区長鶴町～浜松市南区中田島町
- ・概略延長：約6.4km
- ・標準車線数：立体化区間 立体部：4車線／平面部：4車線
平面6車線化区間：6車線
- ・設計測度：立体化区間 立体部：80km/h／平面部：60km/h
平面6車線化区間：80km/h
- ・概ねのルート：図11の通り

(参考) 当該事業の経緯等

計画段階評価及び都市計画決定等の状況

- ・R3.2 第1回計画段階評価
- ・R3.4～5 意見聴取(対応方針の検討に際し重視する項目)
- ・R3.6 第2回計画段階評価
- ・R4.2 都市計画決定変更

地域の要望等

- ・R1.7 浜松市長が早期事業着手を要望
- ・R1.7 国道1号浜松バイパス道路整備促進期成同盟会が整備促進を要望
- ・R1.11 浜松市長が早期事業着手を要望
- ・R2.6 浜松市長が早期事業着手を要望
- ・R3.7 浜松市長が早期事業着手を要望
- ・R3.11 浜松市長が新期事業化を要望
- ・R4.2 浜松市長が新期事業化を要望